INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.r.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

36a jaro Majo-junio 1984 N-ro 3



Disdonado de premioj dum la 25a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno, 28.1.-4.2.1984 en Maria Alm, Aústrio. (Foto: Ritt)

REDAKTORA BABILO

Stranga kunmeto de ĉi tiu numero de Internacia Fervojisto.

Espereble tamen vi legos - se vi ne jam legis - la postajn paĝojn, ĉar oni povas diri, ke ili enhavas unu el la pruvoj kaj pravigoj de la ekzistorajto de IFEF.

75 jarojn kolegoj niaj laboras por Esperanto kaj por vastigi la konon pri nia fako, nia laborkampo, nia ĉiutago.

Kaj sur paĝoj 37-44 troviĝas la rezulto de enketo, pri kio ŝvitis ne nur kolegoj en 18 landoj, sed ankaŭ nia sekretario por kompili la ampleksan materialon.

Ke la historio-kajero estas sur la sojlo, tion rakontas nia prezidanto sur paĝo 35, kaj parolante pri jubileaj temoj rigardu frontpaĝe kaj legu sur paĝo 36 pri la 25a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno.

Pri unu tre aktuala afero ni apenaŭ trovis lokon: pri la 36a IFEF-kongreso. Kial ne? Ĉar ĝi estas realaĵo nun aŭ almenaŭ post ege mallonga tempo. La ne tro abundaj informoj, kiuj atingis nin pri la aranĝaĵo, enhavas sciigon pri plia jubileo. La turisma komplekso de Slanĉev Brjag estas 25-jara.

Do, celebroj, festo, ĝojo, ĝuo estas antaŭ ni, sed ankaŭ serioza laboro, gravaj malhelpoj financaj kaj kelkloke laborfortaj kaj membraj. Tuj post la festeno ni retrovu la laborvestaĵojn.

Sukceson al ni ĉiuj deziras la

red.

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

FERN (Nederlando)

"Fervojisto" estas la nomo de la monata organo de Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda", kaj ĝi regule aperas sub lerta redakto de la antaŭa vicprezidanto de IFEF, Wim van Leeuwen.

Ĉiam parto de la enhavo rilatas al fervojfakaj informoj, kaj ofte oni sentas, ke devus ebli al pli vasta publiko konatiĝi kun la interesaj novaĵoj.

Ekzemple la marta numero ĉijara, kiu anoncas la komunan jarkunvenon de BEFA kaj FERN (31.3.-1.4.1984 en "Ter Nood" en la belga urbo Overijse), enhavas noticon pri provveturoj sur nederlanda trakreto de belga duvagonunuoj pro planoj ek de 1986 funkciigi direktajn IC-trajnojn Lieĝo-Maastricht.

Artikolo temas pri planado, konstruo, efektivigo kaj funkcio de rapidtrama linio en la proksimeco de Utrecht.

FFEA (Francio)

La jarkunveno de FFEA okazos en SAINT-MALO, sabate la 15an kaj dimanĉe la 16an de septembro 1984. Eblos restadi ĝis ĵaŭde la 20an.

Informojn vi povos ricevi de:
FFEA,
1 bis, rue d'Athènes,
F-75009 Paris.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 dkr por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

BALDAŬ ĜI APEROS - NIA "HISTORIO"

75 jaroj de fervojista fakmovado pasis. Sennombraj kolegoj en kaj ankaŭ ekstere de Eŭropo kontribuis dum tiu longa tempo, por daŭrigi kaj disvastigi la speciale fakan agadon en la kadro de la ĝenerala Esperanto-movado. Por ke ne forgesiĝu la faktoj el tiuj jaroj, kaj la aktivecoj de tiuj gekolegoj, IFEF decidis eldoni broŝuron pri la historio de la fervojista Esperanto-movado. Post kelkjara kolektado kaj kribrigado de abunda materialo nun ĝustatempe je la 75a jubileo de IFEF la 80paĝa broŝuro estos prezentata al la IFEF-membraro - kaj ne nur al ĝi. Ĉar la broŝuro certe ankaŭ por nefervojistoj enhavas multajn sciindaĵojn kaj novaĵojn.

En ĝia unua sekcio la broŝuro traktas en tri ĉapitroj faktojn ekde la fondiĝo de la unua internacia organizo de la fervojistoj en la jaro 1909 ĝis la hodiaŭa tago. Specialaj subartikoloj estas dediĉitaj al la rolo de la junularo, al la terminara kaj fakprelega laboroj kun tabelo de ĉiuj fakprelegoj faritaj en IFEF-kongresoj, sed ankaŭ je aliaj okazoj. Aparta artikolo traktas la rolon, kiun ludis kaj ludas la esperantistaj fervojistoj por la Internacia Federacio de kulturflegantaj Fervojistoj (FISAIC). Kompleta superrigardo pri ĉiuj funkciuloj de la fervojista movado de 1909 ĝis nun kaj tabelo pri la kolegoj, kiuj esence kunlaboris per artikoloj, fakprelegoj aŭ tradukoj kompletigas la tuton. Kompreneble ne mankas tabelo de ĉiuj IFEF-kongresoj.

En dua sekcio estas traktataj specialaj eventoj el la historio de ĉiuj landaj asocioj de IFEF. Sekvas fotomuntaĵoj pri kongresinsignoj kaj fervojaj prospektoj kaj faldfolioj.

Ne necesas akcenti, ke la riĉenhava broŝuro prezentas multajn fotografaĵojn. Ĝi estos presita sur bona papero en presejo, kies posedanto estas membro de IFEF. Ĉiuj landaj asocioj ricevos tiom da ekzempleroj senkoste por siaj IFEF-membroj, por kiom da personoj ili pagis la unufojan kontribuon de unu germana marko laŭ kongrespropono 3 de Oostende. Limigita stoko restos je dispono por interesuloj je favora prezo. La sendkondiĉojn ni ankoraŭ diskonigos. La unuaj ekzempleroj estos prezentataj en la 36a IFEF-kongreso.



Giessner
gvidanto de la
Historio-Komisiono

ELTRANĈAĴO EL INTERVJUO KUN NIA PREZIDANTO, KIUN FARIS "BULGARA ESPERANTISTO" KAJ PUBLIKIGIS EN SIA NOVEMBRA NUMERO 1983

- S-ro Giessner, kiuj estas la ĉefaj argumentoj de IFEF okazigi la 36an kongreson en Bulgario?
- Principe ĉiujare la vico inviti kongreson estas ĉe alia lando. Aparte grave estas kongresi ankaŭ en socialismaj landoj, por ke pli multe da personoj el tiuj landoj povu partopreni kaj profiti la fakan kaj amikan etoson de la fervojistaj kongresoj. Estis longaj paŭzoj inter tiuj kongresoj: Hungario - 1962, Bulgario - 1968, Jugoslavio - 1972, Hungario - 1982.

- Kiel IFEF kontribuas por la faka progresigo de la fervojistoj?

- Laŭ sia statuto IFEF celas fake progresigi siajn membrojn per disvastigo kaj utiligo de la internacia lingvo Esperanto inter fervojistoj, per eldono de speciala organo kaj terminaro. Tiu terminaro helpos por verkado kaj legado de artikoloj kaj revuoj, same por lingva progresigo de la fervojistoj. En la momento ekzistas 7 terminaroj je landa nivelo.

IFES DENOVE EN AŬSTRIO (28. JANUARO - 4. FEBRUARO 1984)

Ĉu estis pro la jubilea "25", ĉu pro la nomo Maria Alm, ĉu pro la favoraj prezoj: jam longe antaŭ la komenciĝo la akceptebla nombro de 80 partoprenantoj (el 8 landoj!) estis atingita. La organiza triopo inĝ. Walter Huber, Franz Scharf kaj Rudolf Zanko gaje akceptis la alvenantojn, kaj post la ĉambrodisdonado ankaŭ la lastaj zorgosulkoj glatiĝis sur iliaj fruntoj.

Familia etoso regis de la unua ĝis la lasta tago, kaj s-ino Blattl, la domestrino, multon kontribuis al tio. Neĝo abundis, la vetero estis favora (ĝis la antaŭlasta tago), sur tri diversaj montodeklivoj oni povis laŭplaĉe skiadi sub la zorgeme kontrolantaj okuloj de Max Finkenzeller. Ankaŭ por longdistanca skikurado ne mankis ĉiuspecaj lojpoj, kaj hejme montriĝis la instalaĵoj de la skideponejo kaj la ŝuejo tre konvenaj.

Por regula Esperanto-instruado zorgis kun spritaj ideoj Andreo Hervuet, kaj ĉiam konvenan muzikon certigis Hilaire Happi per mirakle multaj kunportitaj teknikaĵoj.

Kun bruege kirla karnavalo komenciĝis la vesperaj amuzoj: simio, trampo, duonviro-duonvirino - jen la elstaraj kostumoj. Sekvis vespero kun filmprezentado, alia kun komuna lernado de popoldancoj (Irmgard kaj Horst Schikschneit instruis) kaj kompreneble ne mankis esperantlingva vespero: ĉi-jare kun kvizaj demandoj pri IFEF, pri la fervojo kaj pri Aŭstrio.

Aparta spektaklo estis la kostumita "Li+Ŝi-konkuro" sur skioj. - Dum alia posttagmezo, kiam la skispertuloj estis survoje por skii transmonten, du aŭtobusoj pleniĝis per ekskursantoj. Celo de la unua estis la vintra nutrado de arbarbestoj. Tutproksimen venis cervoj, kapreoloj, montaraj kaproj - malofta travivaĵo por urbanoj. La dua aŭtobuso veturis al kastelo Ritzen en Saalfelden kun regiona muzeo. Pilgrimaj voto-tabuloj, kristfestaj kriposcenoj, metiistaj iloj, montardomaj modeloj, mineral-eksponaĵoj, historiaj elfosaĵoj: la tempo apenaŭ sufiĉis por vidi ĉion rigardindan.

Fine venis la skiad-konkursoj, longdistance kaj alpine. Pri la lastaj mi aŭdis kritikajn vortojn, sed kiel neskianto mi ne povas juĝi. Facila la konkurvojo certe ne estis. Sed ja atendis vere valoraj pokaloj, dediĉitaj de ministroj kaj eminentuloj. Dum solena festvespero, kiun folklora dancgrupo plibeligis, la organizintoj honorigis la gajnintojn per la valoraĵoj laŭ la kombinitaj rezultoj el sporto plus esperantlingva konkurso. La IFEF-premion, ĉi-foje stana pokaleto kun lokomotivo-reliefoj, oni aljuĝis en tiu jubilea skisemajno al Johano Geroldinger. Prave oni nomas lin "IFES-patro", ĉar estis li, kiu blovis animon en tiun etan ardaĵon post Landeck (1963) kaj Grossarl (1964), enkondukante la nomon Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno, kaj donis al ĝi organizan formon. Mi estas certa, ke la vico de tiuj ŝatataj aranĝoj ne finiĝos kun tiu ĉi 25. ...

Por dekduo el la IFES-anoj tiuj sep tagoj ne sufiĉis. Ili sekvis inviton de Johano Geroldinger kaj daŭrigis per "postskisemajno" en Werfenweng. Kvankam al nun moderna montohotelo Strussing ne plu havas la intiman atmosferon de antaŭaj jaroj, la malgranda grupo pasigis multajn agrablajn horojn en familia rondo. Kantado, dancado, montpinta renkontiĝo, karnavala spektaklo, "fajra bovlo", konkursoj por li+ŝi kaj pri Esperanto-demandoj, elekto de la plej ĝentila kaj agrabla partoprenanto, preskaŭ-perdiĝo en neĝoŝtormo - jen vere neforgeseblaj travivaĵoj. La adiaŭo dronis en neĝamasoj; nepre oni volas revidi unu la alian tie.

Ritt

LABORKONDIĈOJ DE FERVOJISTOJ

enketitaj kaj kompilitaj de IFEF laŭ stato en 1982

Enkonduko kaj komentario

En 1972 niaj japanaj kolegoj faris enketon pri la sama temo. La rezulto estis publikigita en "Internacia Fervojisto" 1/1974. Dek jarojn poste, do en 1982, ni petis niajn landajn asociojn, denove raporti pri tiuj 5 demandoj, nome: laborhoroj po semajno, libertagoj semajne resp. jare kaj cirkonstancoj de emeritiĝo. Sed ĉi-foje ni plivastigis la temaron per kelkaj novaj demandoj, dezirante akiri pli da interesaj indikoj pri la vivkondiĉoj de gefervojistoj. La tuton ni kompletigis per aldonaj klarigoj.

Ĝojige estas, ke, krom unu, ĉiuj landaj asocioj de IFEF partoprenis en la enketo kaj tiel ebligas kompari la temaron sur vasta bazo. Tiamaniere la rezulto taŭgos ankaŭ por prezenti ĝin al sindikatoj, fervojaj kompanioj kaj aliaj interesuloj. Tamen ni devas substreki, ke la tuto ne povas pretendi la rangon de oficiala ŝtata statistiko. Jen ni publikigas la demandojn:

1. Kiom da laborhoroj semajne la fervojistoj laboras?
   - ĉu por ĉiuj samkvante? ĉu estas permesite, laborigi fervojistojn dum unu periodo (ekz. semajno) pli longe ol la fiksitan hornombron kaj egaligi tion dum alia periodo?
2. Kiom da liberaj tagoj estas donataj semajne?
3. Kiom da jaraj feriotagoj estas donataj?
   - ĉu same por ĉiuj fervojistoj aŭ ne?
4. En kiu aĝo oni devas, kiam oni rajtas emeritiĝi?
   - ĉu por ĉiuj fervojistoj samaj aĝolimoj?
5. Emerituro - Kiom da % ? - ĉu diversaj eblecoj laŭ deĵorjaroj?
6. Ĉu ekzistas propra fervoja polico? Kiajn ĉefajn taskojn ĝi havas?
7. Fervojistinoj
   a) ĉu ili ricevas saman salajron kiel la viroj por sama laboro?
   b) ĉu ili principe rajtas atingi plej altan rangon, ĉu teorie aŭ ĉu ekzistas praktikaj ekzemploj?
   c) kio okazas post nasko de infano (ekz. dumtempa forpermeso, transpontiga pagado, reveno al la sama ofico)?
   d) ĉu la fervojo disponigas infanejon? Se ne, kiom mezgrade kostas loko en publika infanejo?
8. Kiom mezgrade kostas 1 kg da ĉiutaga pano, 1 kg da bovaĵo, 1/4 kg da butero (ne margarino), 1 l da lakto, 1 paro da ŝuoj por viro (normalaj, ne "gimnastikaj" laŭmodaj), 1 biciklo, 1 normala bileto por tramo aŭ buso en urba trafiko?
9. Grado de la inflacio inter 1972 kaj 1982 en procentoj (ekz. 1972 = 100, 1982 = 175). Kompare al tio la respektiva plialtigo de la fervojistaj salajroj en % por la sama periodo.

Bedaŭrinde ni longe devis atendi, ĝis kiam el kelkaj landoj ni ricevis la respondojn. Pro tio la publikigado prokrastiĝis. Ni ankaŭ pardonpetas, se la prezoj sub pkt.8 tie kaj tie ne tute kongruas al la faktoj, ĉar nur kelkaj landoj sendis la prezindikojn (kiel petite) laŭ svisaj frankoj, tiel ke ni mem devis transkalkuli ilin.

Helpe de la lokaj klarigoj oni pli bone povas kompari la nudajn ciferojn. Estas interese observi la diferencojn en kolonoj 3 (feriaj tagoj), 5 (emerituro), kaj 7 (stato de fervojistinoj), same kiel kolono 8 iom donas impreson, kiom fervojisto devas elspezi por gravaj bezonaĵoj. Oni devas vidi tion en rilato kun kolono 9, ĉar la grado de la inflacio forte influas la absolutan valoron de la salajro.

Rimarkigoj:

Indiko kun signo (1) = ne aŭ ne komplete respondita.

La indikojn en kolono 3c) ni prenis el tabelo de la germana trajnhoraro.

La prezoj en kolono 8 estas donitaj laŭ svisaj frankoj. Se ne donitaj de la resp. landa asocio, ili estas proksimume kalkulitaj laŭ kurzoj en Septembro 1983. Por la socialismaj landoj ni aplikis la al ni konatajn turistajn kurzojn por okcidenta valuto, kio signifas, ke la indikitaj prezoj konsidere al la kurzo por la enloĝantoj devus esti pli altaj.

IFEF

	1a	1b	1c	2
	laborhoroj			lib.tagoj
	semajne	por ĉiuj?	esceptoj	semajne
Aŭstrio	40	jes	ne	2
Belgio	38	jes	ne	2
Britio	39	inspektoro kaj pli alta rango = 37	(1)	2
Bulgario	42,5	jes	pli longe povas okazi, egaligo per mono aŭ ripozo	2
Ĉeĥoslovakio	laborantoj en skipoj 40	dumtage laborantoj 42,5	certaj kategorioj kun persona konsento ĝis jare 560 kromhoroj (inoj 280) aŭ ĝis 15 horoj po skipo - egaligo aŭ salajro + 33%	2
Danlando	40	jes	plushoroj kontraŭ kompenso aŭ diverskvante dum periodoj en monato *)	2
Finnlando	40 aŭ 120 dum 3 semajnoj	en oficejoj 36,5 + 5 da ripoztempo	maks 48 semajne, egaligi	2
Francio	39	laborantoj en tri skipoj 38	ne (nur kaze de akcidento k.s., kompenso)	104 jare (por laborantoj en 3 skipoj 110)

3a feriaj tagoj jare	3b por ĉiuj same?	3c laùleĝaj festo- aú libertagoj	Rimarkigoj
minimume 4 semajnoj, pli longe laú laborjaroj	jes	13	
20-22 plus nombro de tiaj feriaj tagoj, kiuj koincidas kun sab. aú dim.	jes	10	
20	inspektoro kaj pli alta rangoj 24	6	
14-26 laú deĵorjaroj kaj kategorio de la laboro		5	
14-28 laú laborjaroj kaj aĝo	jes	8	
25	jes	9	*) la monata normo estu respektata
26 3 labortagoj/monate, se pli ol 15 laborjaroj*)	jes	12	*)normala feria-periodo 1.VI-30.IX, se parte en vintro laú deziro, plilongigo 9 tagojn
28	jes	11	

Germanio (FR)	40	jes	se necesas kromlaboro, ĉe oficistoj laŭeble, ĉe laboristoj nepre kompenso per libertempo *)	2
Hispanio	42	jes	jes, devas esti pagata	2
Hungario	42	je danĝeraj laboroj pli *)	ne	2
Italio	oficistoj 36 (6 tagojn) laboristoj 40 (5 tagojn)		ne	oficistoj 1, laboristoj 2
Japanio	42 oficistoj 41	ne	laboristoj deĵorantaj en ĉiu tria tago 24 horojn, laboras 47 horojn	1 *) + 2 en 4 semajnoj
Jugoslavio	42	jes	ĝenerale ne	1
Nederlando	40	jes	pluslaboro estas egalata en la sekvanta periodo	2
Norvegio	40	se dimanĉa laboro 38	inter la kadro de meże 40 horoj semajne ĝis 50 horoj en unu semajno egalita dum 2-6 semajna periodo *)	2
Svedio	40	36 (alterna deĵoro)	permesitaj 175 plusaj horoj jare *)	2
Svislando	44	jes	ne	62 jare

30	por skipdeĵorantoj 1-4 aldonaj tagoj laŭ noktaj deĵoroj **)	10	*) evtl. per mono **)kiu devas ferii en vintro ricevas ĝis 6 kromtagoj
25+1 por ĉiu laborita jardeko *)	jes	7	*)krome kaze de gravaj personaj aferoj ĝis 8 tagoj
15 + maks 7 laŭ deĵorjaroj	altranguloj ricevas kromtagojn	16	*)ekz. en radiologio kromferioj
23 dum la unuaj 5 deĵorjaroj, poste 28 *)		9	*)plus 4 por kompensi nuligitajn festotagojn
20	jes	12	*)laboristoj laŭ 1c) ricevas 1 kroman tagon po 4 deĵoroj
18-35 *)		8	*)dependas de la ŝtrecoj dumlaboraj
24-30 *)		7	*)laŭ funkcio kaj deĵordaŭro
25 (sub 60 jaroj) 31 (60 j kaj pli)	unu kroma libertago por ĉiu laborita festotago	10	*)maks. 10 horojn semajne resp. 200 jare, pli sub apartaj kondiĉoj
33-40	laŭ aĝo kaj funkcio	11	*)egaligo 75% de salajro aŭ po plushoro 1,5 liberaj horoj
28-42	laŭ aĝo	8	

	4a Emeritiĝo devas/rajtas	4b por ĉiuj?	5 Emerituro
Aústrio	post 35 deĵorjaroj	jes	Laú deĵorjaroj maks 83 %
Belgio	65 60	jes	75 % de la lasta salajro post 41 deĵorjaroj kaj 3 mon. (post la 19a vivojaro); emerituro pli malalta, se deĵordaúro pli mallonga
Britio	65 viroj 60 virinoj	jes	(1)
Bulgario	60 55	viroj virinoj maŝinistoj	dependas de salajro kaj deĵordaúro
Ĉeĥoslovakio	60 viroj 57 virinoj (po edukita infano 1 jaron pli frue ĝis 54 jaroj)	pli longa laboro eblas laú volo kaj sanstato, neniu aĝolimo	30 %
Danlando	67/70 (60 kun redukto de pensiono)	jes	70-90 % laú aĝo kaj deĵorjaroj
Finnlando	63/67 lokpers. 55 funkcia servo 58 en konstruado k. sim. 60		66 % post 30 deĵorjaroj (se pli frue maks. 60 %)
Francio	60 rajtas 55 (post 25 deĵorjaroj)	lokestroj 50	oni kalkulas laú 1 % de duonjara salajro, minimume 50, maksimume 75 duonjaroj

6a	6b	7a	7b
Ferv.-Polico		Fervojistinoj	
ĉu ekzistas?	taskoj	sama salajro?	sama rango?
ne	-	jes	jes ①
jes	helpo kaj protektado de ĉio kaj ĉiu sur fervoja tereno	jes	principe jes
jes	protektado de fervojo, pasaĝeroj, varoj	jes	jes ①
jes	protektado de fervojo, pasaĝeroj, varoj	jes	jes
jes	protektado de fervojo, pasaĝeroj, varoj, ordo en la trajnoj	jes	jes inoj ne rajtas labori tie, kie ili solaj devas levi pli ol 15 kg
ne	sed ferv.specialuloj por serĉi perditajn sendaĵojn	jes	jes
ne	-	jes	jes (teorie)
jes	protektaj taskoj, ne polico en uniformo, sed specialaj brigadoj sen armiloj	jes	principe jes

Germanio (FR)	65/63	virinoj rajtas 60	oficistoj post 10 jaroj = 35%, post 35 j. = 75 %, laboristoj laú asekuritaj laborjaroj kaj alteco de kotizoj (i.a. dependaj de labor-kategorio)
Hispanio	64/60	62, se peza laboro	post 30 jaroj = 100 %, se malpli ol 30 j. minus 2 % por ĉiu mankanta jaro
Hungario	60 viroj 55 virinoj	kelkaj pli frue (lokestroj, danĝera servo ktp)	50 % de meza salajro de lastaj 3 jaroj + 0,5 % po deĵorjaro
Italio	62 oficistoj 58 laboristoj	altranguloj pli longe	90 % post 36 jaroj
Japanio	56 (ĝis 1995 altiĝas ĝis 60)	jes	por 20 jaroj = 40 %, por ĉiu plua jaro = 1,5 % - planata estas ĝen. redukto de 5 %
Jugoslavio	viroj: 55 vivojaroj resp. 35 laborjaroj inoj: 50 vivojaroj resp. 30 laborjaroj		85 % laú speciale kalkulita emeritura "fundamento". Por certaj kategorioj oni alkalkulas 2-4 monatojn po laborjaro
Nederlando	65	jes	80 % post 40 deĵorjaroj (parte de fervojo, parte de la ŝtato)
Norvegio	ĝenerale 70 funkcia servo 65, oni rajtas emeritiĝi 3 jarojn pli frue	kelkaj 68	66 % post 30 jaroj, pli frue 1/30 de plena emerituro po jaro + ĝenerale 10 % po infano, maks. 90 %
Svedio	60	altrangulo 63	65 % de lasta salajro post 30 jaroj
Svislando	65	jes	60 % post 30 jaroj + ŝtata rento (maks. 22.320 sfr jare por geedzoj)

jes	protektado de instalaĵoj, varoj, helpo al pasaĝeroj	jes	principe jes, mezgradaj ofte, pli altaj apenaŭ
jes	protektado de instalaĵoj, varoj, helpo al pasaĝeroj	jes	nuntempe jes por ĉiuj deĵorkategorioj
jes	gardo de instalaĵoj	jes	jes
jes	branĉo de ŝtata polico	jes	jes ekz. inĝenieroj
jes	por publika sekureco kune kun publika polico	jes	principe jes, sed tre malmultaj fervojistinoj entute
ne	-	jes	jes
jes	ordo kaj sekureco	jes	jes
ne	-	jes	jes, sed malofte
ne	-	jes	principe jes
jes	ordo, sekureco (ne speciala uniformo)	jes	principe jes

	7c Nasko de infano ĉu forpermeso?	7d Ferv.-infanejo? Kostoj de publika infanejo
Aústrio	unujara ①	ne ①
Belgio	6 semajnojn antaú ĝis 8 sem. post nasko pagata	ne, kostoj en publika +/÷ 320 sfr
Britio	pagata 7 sem. antaúe ĝis 12 sem. poste, reveno al sama posteno	ne - en publika senkoste post 4a naskiĝtago
Bulgario	forpermeso unu jaro pagita kaj 2 jaroj ne pagitaj, reveno al la sama posteno	ne - oni utiligas la publikajn, pagas laú salajro kaj nombro de infanoj
Ĉeĥoslovakio	6 mon. post nasko pagataj; 2 ĝis 3 jaroj patrino rajtas resti hejme (monate 95-150 sfr), reveno al sama posteno	kelkaj vartejoj fervojaj, sed kutime publikaj, preskaú senkoste
Danlando	8 semajnojn antaúe, 14 semajnojn poste kun plena salajro, reveno al sama posteno	ne ①
Finnlando	1 jaro (72 tagoj plena salajro, resto iom pli modeste pagata)	ne - publika kostas monate 250 sfr
Francio	18 sem. pagataj, krome ĝis 2 jaroj sen salajro, reveno al posteno, ĉiuj rajtoj konserviĝas	parte jes kutime publikaj vartejoj (la fervojo pagas helpmonon)
Germanio (FR)	6 sem. antaúe, 8 sem. poste pagataj, laú deziro pluajn 4 monatojn kun 600 sfr, reveno al posteno	ne - 120-145 sfr monate
Hispanio	po 1 monato antaúe kaj poste pagataj, plue laú deziro ne pagita, reveno al posteno	ne - 80 sfr

8 Kostoj (en sfr)

1 kg da pano	1 kg da bovaĵo	1/4 kg da butero	1 l da lakto	1 paro da ŝuoj	1 biciklo	bileto por tramo/buso
1,60	10,60	2,50	1,30	70	250	1,70
2,00	5,00-20,00	2,00	0,90	50	240	1,20
1,25	12,40	6,00	1,25	124	370	1,50
0,50	4,00	1,90	0,40	20-25	60-80	0,06
0,40	7,50	1,90	0,40	28-38	170	0,20
2,00	13,40-22,00	1,50	1,35	67-112	340	1,10-2,20
5,60-7,60	11,50-13,30	2,60-3,80	1,10	56-80	380-550	1,60
3,00	11,00-32,00	2,20	0,80	95	270	0,60-1,20
2,50-3,30	15,00	2,50	1,00	100-130	250-330	1,50
1,07	9,23	2,12	0,90	40	200	0,50

Hungario	poste 5 mon. pagataj, poste laú deziro ĝis la infano estas 3 jara (monate 700 for = 33 sfr), reveno al posteno	jes, kostoj dependas de la salajro	0,27
Italio	po 3 mon. antaŭe kaj poste pagataj, poste 2 horojn tage por lakto-nutrado	nur ĉe la Ĝen. Dir. roma - 75 sfr	1,70-2,60
Japanio	po 6 semajnoj antaŭ kaj poste, reveno al la posteno	ne - publika = 100 sfr, privata tro multekosta	5,00-7,00
Jugoslavio	8 mon. poste pagata, reveno al sama posteno	ne - publika kostas ĉirkaŭ 27 % de meza salajro	0,85
Nederlando	po 6 semajnoj antaŭ kaj post nasko pagataj	ne (1)	1,55
Norvegio	poste 18 semajnoj pagataj, reveno al posteno	ne (1)	2,00
Svedio	6 mon. post nasko, oni ne ricevas salajron, sed simile altan pagon el ŝtata asekuro (patrino aŭ patro laŭ elekto restas hejme)	ne - prezoj en publikaj infanejoj tre diversaltaj (Malmö = 195 sfr monate)	0,45
Svislando	poste 8 semajnoj pagataj, reveno al posteno	ne - 20 sfr tage en publika vartejo	3,00

4,60	0,80	0,30	41	135	0,05-0,07
11-23	2,00	1,10	50-90	300	0,70
35-70	3,00-3,50	2,50-3,00	50-150	500	1,00-1,30
6,00	7,10	0,50	26,20	73,20	0,18
12,60	2,00	0,93	67	300	0,60-0,70
20-30	1,50-2,00	1,15	60-145	400-700	2,00
23,50	1,66	0,97	55	300	0,97
26,00	3,00	1,30	95	400	0,80-1,50

	9a	9b	
	Evoluo de la		
	Inflacio	Salajro	Rimarkigoj
	de 1972 ĝis 1982 en %		
ŭstrio	60	60	
elgio	116	60	
ritio	128	238	Salajroj por nefervojistoj konsiderinde pli altaj
ulgario	(1)	(1)	
eĥoslovakio	(1)	(1)	
anlando	104	103	
innlando	122	221	
rancio	106	(1) *)	*) plialtigo de salajroj ne indikitaj laŭ %, ili kreskis simile kiel la prezoj, tamen la malaltaj salajroj pli forte
ermanio (FR)	55	67 *)	*) falanta tendenco, ekde 1982 sub la inflacia grado
ispanio	135	14-15% jare *)	*) antaŭa diferenco al nefervojistaj salajroj nun egalita
ungario	87	105 *)	*) inkl. 15 sfr, kiujn la ŝtato aldonas al ĉiu kiel egaligon de la inflacio
talio	324	362	
apanio	129	143	
ugoslavio	234	228	
ederlando	58	120	
orvegio	(1)	(1)	
vedio	151	138	
vislando	37	37	

HELPO POR LA ARBARO

La Esperanto-Centro en Paderborn (D) eldonis la ĉi-prezentitan glumarkon, kiu informas en Esperanto kaj germana lingvo, ke homoj kaj tero ne povas ekzisti sen arbaroj. La markoj estas presitaj nigre sur verda papero en formato 34x67 mm. Ili estas riceveblaj en folioj de po 6 ekzempleroj, prezo por unu folio 0,40 germ. markoj. Kontraŭ 3 internaciaj respondkuponoj oni ricevas 5 foliojn.

La ideon por tiu glumarko havis Joachim kaj Irene Giessner, la grafikon kaj preson prizorgis la IFEF-membro Wolfgang Zietz, ĉiuj en Herzberg am Harz (D).

Vaste utiligu tiun ideon, tradukante la tekston en vian nacian lingvon, kaj ĉiulande eldonu similajn dulingvajn markojn !

Jogi

La tero bezonas arbarojn.
Kion haŭto signifas por homo, estas arbaroj por la tero.
Homo ne povas vivi sen haŭto. Ne povas vivi sen arbaroj la tero.
(Eldiraĵo de indiĝeno)

Die Erde braucht den Wald.
Was die Haut für den Menschen, das ist der Wald für die Erde.
Der Mensch kann ohne Haut nicht leben. Die Erde kann ohne Wald nicht leben.
(Worte eines Eingeborenen)

Esperanto-Centro e.V.
Grunigerstraße 5
D-4790 Paderborn

LA VERDA RELO

estas rezulto de la beletra konkurso en la 33a IFEF-kongreso; 66paĝa kajero kun seriozaĵoj kaj amuzaĵoj pri la fervojo.

Prezo 10 GM.

Mendu ĉe
Elfriede Kruse, Wiener Strasse 121, D-6000 Frankfurt/M 70. Pagu al Sparda-Bank, 6000 Frankfurt/M, poŝtĉekkonto Frankfurt/Main 56908, kun aldono "favore al Elfriede Kruse, Konto 129 957".

EL NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

KONCERTO DE BULGARAJ KANTISTOJ ESPERANTISTOJ

Danke al la Bologna FISAIC-Sekcio (DLF), de la Bologna Esperanto-Grupo kaj de la Komunumo, la 24an de februaro okazis koncerto fare de la famaj bulgaraj esperantistoj-gekantistoj Maria ANGELOVA kaj Veselin DAMJANOV ĉe la kultura-sporta-distra klubejo "CASALONE".

La soprano kaj baritono ludis internacian muzikon plejparte rusan (Ĉajkovskij, Rakmaninov, Musorgskij kaj aliaj), italan (Bellini, Rossini kaj aliaj), kaj ankaŭ bulgaran. Ili kantis preskaŭ ĉiujn pecojn esperantlingve. Pianisto estis Majstro Marcello ZUFFA.

Dum la paŭzo ludis la koruso "IL CASALONE" (inter la kantistoj estis pluraj el niaj membroj) direktata de Majstro ZUFFA. Prezentis la gekantistojn kaj la diversajn pecojn, itale kaj Esperante, D-ro Romano BOLOGNESI.

La du bulgaraj artistoj tre bone rolis la lirikan parton kaj ankaŭ la koruso "IL CASALONE" tre bone interpretis la kvar altnivelajn pecojn (eĉ unu en greka lingvo) tre interesaj kaj sugestiaj.

La koncerto havis tre grandan sukceson kaj estis por ni granda propagando, ĉar la manifestacio okazis ĉe neesperantistaj instancoj (kvartalo San Donato). Tiamaniere estis bona okazo por reklami nian lingvon Esperanto ĉe la neesperantista publiko, instancoj kaj organizaĵoj.

Krom per grandaj murafiŝoj kaj faldfolioj kun la programo, la koncerto estis anoncita de la tagĵurnalo "Il Resto del Carlino".

G.G.

FERVOJOJ DE LA MONDO

LOKOMOTIVOJ DE TIPO 103 DB

Jam preskaŭ du dekjarojn servas al trafiko elektrolokomotivoj de elektra trakcio por rapidtrajnoj de tipo 103 en FR Germanio. La unuajn kvar lokomotivojn liveris kiel originalan serion E 03 en la jaro 1965 firmao Henschel en Kassel kun uzitaj elektraj ekipaĵoj el firmao Siemens-Schuckert el Berlino.

La lokomotivoj havas jenajn bazajn parametrojn:

Trafikpezo 110 t, maksimuma rapido 200 km en horo kaj povo 5940 kW per horo. La prototipaj lokomotivoj, markitaj depost 1968 103.001 ĝis 004, servas en lokomotivejo Hamburg-Eidelstedt kune kun aliaj 76 seriaj lokomotivoj, per restantaj 71 lokomotivoj disponas lokomotivejo Frankfurt apud Main "1". El ambaŭ lokomotivejoj elveturas tipo 103 por trafikado de rapidtrajnoj preskaŭ sur ĉiuj ĉefaj elektrizitaj fervojlinioj en FR Germanio.

NOVAJ TALGO-LOKOMOTIVOJ

Hispanaj Fervojoj transdonas al trafiko unu post la alia ok novajn motorlokomotivojn por eksprestrajnoj "Talgo". La lokomotivojn liveras firmao Krauss-Maffei el Munkeno. Temas pri la tria alternativo de tipo ML 4000 B´B´, kiu havas hidrodinamikan transmeton de la povo. La lokomotivoj longas 19.920 mm, ilia alto estas konforma al alto de la vagonoj kaj atingas nur 3450 mm, povo estas dufoje 1535 kW, maksimuma rapido estas 180 km en horo.

PLI MALNOVAJ VETURILOJ POR EKSTERLANDO

Germanaj Federaciaj Fervojoj (DB) havas en Minden specialan centron, kiu prizorgas forvendon de malnovaj relaj kaj aliaj veturiloj kaj de diversaj fervojaj ekipaĵoj al eksterlando. Temas pri veturiloj kaj ekipaĵoj, kiuj

ne konvenas plu al enlandaj teknikaj preskriboj kaj postuloj de la vojaĝantoj, sed eblas esti ankoraŭ uzataj en malpli pretendemaj kondiĉoj de aliaj landoj. Antaŭ nelonga tempo oni tiamaniere efektivigis ekzemple forvendon de 75 personvagonoj al afrika Zairo, vaporlokomotivoj estas vendataj al privatuloj, korporacioj kaj diversaj aliaj organizoj, ekzemple al muzeoj. Antaŭ nelonge DB vendis al Urugvajo sume 80 pli malnovajn relaŭtobusojn, fervojvagonojn, motorlokomotivojn kun malpli alta povo kaj aliajn veturilojn. Unue oni en la urba trafiko de Montevideo elprovis du relaŭtobusojn, pli poste oni plivastigis la kontrakton pri transpreno de la veturiloj ĝis la menciita amplekso. Antaŭ transporto al Sudameriko laŭ vojdirektigo Hamburg-Montevideo oni ĉiujn veturilojn riparis en fervojriparejoj de DB, kaj samtempe oni liveras ankaŭ rezervajn partojn.

LA UNUA TRANSSIBERIA EKSPRESTRAJNO EN MOSKVO

Al la sovetunia ĉefurbo Moskvo vendrede la 20an de januaro 1984 alveturis post kvintaga veturo la unua transsiberia eksprestrajno el urbo Tynda, situanta sur Bajkal-Amura ĉefa fervojo. Sur la linio Tynda-Moskvo oni tiele komencis amastransporton de pasaĝeroj. La eksprestrajno dum la unua periodo trafikos dufoje semajne kaj dum somera periodo ĉiutage.

La ĉefa linio, 3400 km longa, kunligas Siberion kaj Malproksiman Orienton. La konstruado de la fervojo, komencita en la jaro 1974, fariĝis la plej signifa komsomola*) konstruado en la lando.

Kompilis J. Tomíšek

*) "Komsomol" estas mallongigo de la komunista junulara organizo de Sovetunio.

TURISMO

LA PLEJ MALGRANDA URBO DE BOHEMIO

Legante la titolon vi certe estos scivolemaj pri tio, en kiu angulo de Ĉeĥio ĝi troviĝas. Do, bonvolu, prenu la mapon de ĈSSR kaj trovu la faman urbon de biero Plzeň. Norde vi vidos fervojlinion Plzeň-Žatec, kiu antaŭ la urbo Blatno traveturas vilaĝon Žihle. Ĉi tie maldekstre fluas rivero Střela kaj situas la priskribota loko, urbo Rabŝtein.

La famo diras, ke dum ĉasanta trupo ripozis, ekflugis unu el la ĉasistaj falkoj kaj mortigis preterflugantan korvon. En ĝia disŝirita korpo trovis la ĉasanta princo multvaloran diamanton, kun kiu li revenis hejmen. Bedaŭrinde, la famo pri ŝtono posedanta magian forton baldaŭ estis konata en la vasta mondo, kaj pri ĝi eksciis ankaŭ la iama posedanto de la diamanto, kiu vizitis la princon kaj petis redoni la ŝtonon. La princo ne kredis ke tiu estas la vera posedanto. Sed kiam li deklamis magiajn vortojn, tuj la aero pleniĝis per ega bruado kaj tondrado, kaj hazarde fluganta birdaro estis trafita per fulmo kaj falis teren mortigita. La princo jam kredis kaj ŝtonon redonis. Kiel rekompencon li ricevis permeson konstruigi sur la loko, kie la ŝtono estis trovita, fortan kastelon. Laŭ tiama germana maniero ĝi estis nomigita Rabenstein, do: Korva ŝtono.

Tion laŭ la famo, sed la historio diras ion alian. Laŭ esploroj estis urbeto kaj kastelo fondita en 13a jarcento. En 1337 ĝi ricevis urbajn rajtojn. Dum jarcentoj ŝanĝiĝis nomoj de posedantoj. Ankoraŭ en 1868 loĝis en la urbo preskaŭ 600 loĝantoj, sed tiu nombro rapide malkreskas. En 1929 jam 432 kaj en 1966 jam nur 65 loĝantoj. Kaŭzo de tio estas manko de industrio kaj la lokigo de la urbo flanke de gravaj vojoj. En Rabŝtein ne estas lernejo kaj nur duono de la domoj estas daŭre loĝataj. La dua duono servas por loĝantoj de grandaj urboj (Plzeň) kiel ripozlokoj dum semajnfino. Tial la urbo ne mortos.

Vizitanto trovos en la urbo restojn

de urba murego, ruinojn de du kastelaj turoj el kastelo el 1269, monaĥejon el 1666, malfrubarokstilan preĝejon far projekto de A. Lurago el 1766 kaj aliajn interesaĵojn. Krome ankaŭ freŝan arbaran aeron kaj baneblecon en rivero Stŕela. Fama estas ardezo el Rabŝtein uzata por tegmentoj de famaj memorkonstruaĵoj.

Fervojistoj trovos apud Rabŝtein interesan lokon inter Mladotice kaj Žihle. Fervojlinio tie kreas grandan kurbiĝon. Post pluvego en 1882 forfalis el deklivo granda peco de tero, baris la valon, kaj difektis la fervojon, kies restaĵoj estas ĝis nun videblaj. En la valo estas nun lago, kiun devas ĉirkaŭveturi la nova fervojo.

Por priskribi ĉion en la ĉirkaŭaĵo de Rabŝtein mi bezonus grandan libron, sed almenaŭ mi montris al vi peceton en bela regiono norde de Plzeň.

Kaŝp

NEKROLOGO

Prof-ino Rosa MAUDENTE mortis en BOLOGNA, (Italio) en la aĝo de 90 jaroj, la 3an de januaro nunjare.

Ŝi estis fidela membro de nia itala landa asocio de longe kaj estis ankaŭ respondeculino de IKUE (Internacia Katolika Unuiĝo Esperantista) kaj de UECI en Bologna. Ŝi kunlaboris ankaŭ en la Bologna Esperanto-Grupo "Achille Tellini". Sed pleje ŝi aktivis kaj laboris en IFEA kaj partoprenis regule al IFEF-kongresoj ĝis antaŭ kelkaj jaroj.

Memorindaj estis la pilgrimadoj en "Sankta Lando" de ŝi organizitaj aŭtobuse tra la balkana duon-insulo. Mi persone, pere de miaj gekorespondantoj en Jugoslavio kaj Bulgario, eksciis pri la granda propagando al la Esperanto-movado farita pere de tiuj vojaĝoj.

G. Gimelli

LA MONDO DE SUBTERAJ FERVOJOJ

Fine de 1983 en la tuta mondo funkciis sepdek subteraj fervojoj. La absolute unua estiĝis en Londono en la jaro 1863. Post cent jaroj, en 1963 ekzistis jam 29, sed la plej rapidan disvolvon notis la subteraj fervojoj en la lastaj du dekjaroj, kiam oni lanĉis 41 metroojn.

El 158 membrolandoj de UN havas metroojn nur 35. Al la unuopaj mondpartoj apartenas nombroj de metrooj jene: Eŭropo - 38, Ameriko - 16. Azio - 14, Aŭstralio - 2. En Afriko metroojn oni nur konstruas, ĝis la jaro 2000 oni planas komenci en metrooj en Alĝero, Aleksandrio kaj Kairo.

El la menciitaj sepdek subteraj fervojoj estas nur 17, kies linioj gvidas ekskluzive en la subteraj tuneloj. La unua subtera fervojo kun ekskluzive subteraj linioj estis konstruita en 1913 en Bonaero en Argentino, el la pli novaj oni povas mencii metroon en Prago.

Ĉiuj aliaj metrooj havas siajn liniojn parte en la subteraj tuneloj, parte surtere. Ekstremo de tia kombino estas la metroo en Leningrad, kiu longas 61,5 km. El ĝia tuta longo 61 km situas en subteraj tuneloj kaj nur 500 metroj troviĝas surtere. Tute mala estas Cleveland en Usono, kie la linioj de la metroo longas 30,5 km. Tutaj 30 kilometroj de la linioj situas surtere kaj nur 500 metroj estas sub la tero. En Helsinki, kie oni komencis la trafikon en metroo en la jaro 1982, la pli granda parto de ĝia unua linio troviĝas super la lagonivelo, malpli granda parto estas en subtera tunelo.

La plej grandan nombron de la subteraj fervojoj kaj ankaŭ la plej grandan longon de ilia reto oni trovas en Sovetunio, Usono kaj Japanio.

La plej grandaj metrooj estas en Londono, Moskvo, Novjorko, Parizo kaj Tokio. La plej multajn pasaĝerojn transportas la metroo en Moskvo, kie la tagnokta transporto estas ĝis 8 milionoj da pasaĝeroj kaj dum la tuta

jaro oni transportas pli ol 2,5 miliardojn da homoj. En la tuta mondo uzas la servojn de la subteraj fervojoj ĉiujare proksimume 17 miliardoj da homoj.

La Moskva metroo atingas ankaŭ la plej mallongajn tempintervalojn. La trajnoj postsekvas unu la alian dum streĉaj transporttempoj en tempoperiodo de 75 sekundoj.

Se oni komparas la rapidon de la trajnoj en metrooj, unualoke staras la metroo en Sanfrancisko. La meza vojaĝrapido de la trajnoj sur linio 114 km longa atingas 70 km en horo. La stacioj distancas unu de la alia meznombre 3700 metrojn. Tiu ĉi distanco estas rara kompare al la aliaj metrooj en la mondo. El aliaj metrooj la plej grandan distancon havas la stacioj en Bako - 1800 metrojn kaj la plej malgrandan stacioj de la subtera fervojo en Madrido - 560 metrojn.

La plej alte situantajn liniojn en la mondo havas la subtera fervojo en Meksiko - ĝi troviĝas en alteco 2200 metrojn super la marnivelo. Male la plej profunde oni devis konstrui la metroon en Pjongjango, kie eblas trovi liniojn kaj staciojn eĉ 150 metrojn sub la tero.

Venki obstaklojn de akvofluoj jam delonge ne estas nevenkebla por konstruantoj de subteraj fervojoj. Metrooj trairas riverojn kaj valojn ĉu sur pontoj, ĉu tra tuneloj sub riverfundo.

Nuntempe oni konstruas metroojn ĝenerale eĉ en havenoj. En Japanio troviĝas metroo en kvin havenoj kaj en la sesa, Sendajo, oni preparas la konstruadon. En Hongkongo oni havas metroon kun unua submara linio. Kelkajn kilometrojn longan parton sub marakvo de la Kantona Markolo traveturas trajnoj de la subtera fervojo dum 180 sekundoj.

Konstruado kaj trafiko de la subteraj fervojoj estas tre multekostaj. Ĉeĥaj ekspertoj proklamis, ke konstruo de unu trafikkilometro de metroo kostas proksimume unu miliardon da kronoj. En la mondo oni opinias, ke anstataŭ unu kilometro de linio subtera eblas konstrui kvin kilometrojn de surtera linio. Oni do ne miru, ke en vico de la urboj oni malrapidigis konstruadon de la metroo kaj en iuj lokoj eĉ ĉesigis ĝin, ekzemple en meksikia Guadalajara. Oni tamen atendas, ke ĝis la jaro 2000 la nombro de metrooj en la mondo atingos cent. La plej grandan alkreskon oni atendas en Sovetunio kaj en landoj de amerika kontinento.

Kompilis Jindřich Tomíšek

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos komence de julio: 10.6.1984

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved